Ontario Northland

Commission de transport Ontario Northland
Rapport annuel 2012-2013

www.ontarionorthland.ca

Rapport annuel 2012-2013

Commission de transport Ontario Northland
555, rue Oak Est
North Bay, Ontario
P1B 8L3

1.705.472.4500 ou 1.800.363.7512

info@ontarionorthland.ca
www.ontarionorthland.ca

Table des matières

Vue d'ensemble 2

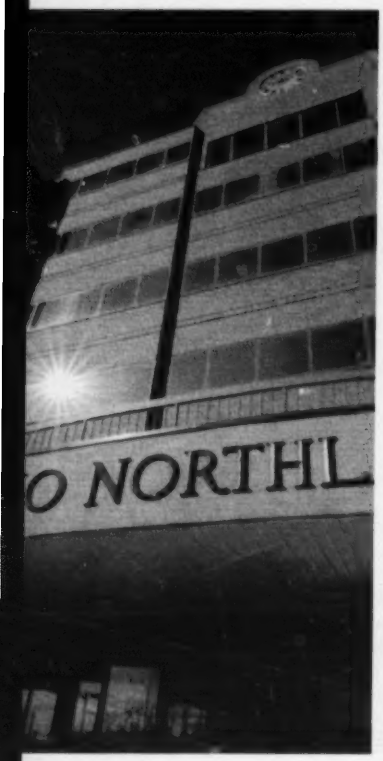
- Services 2
- Gouvernance 2
- Mandat 3
- Structure de présentation des résultats 3
- Commission 4
- Principaux dirigeants 4
- Personnel 4

Message du président 5

2012-2013 en bref 6

- Services de voyageurs 7
- Services de télécommunications Ontera 8
- Services ferroviaires 9
- Services de remise à neuf 10
- Services organisationnels 11
- Ontario Northland dans nos collectivités 11

États financiers 12



Vue d'ensemble

La Commission de transport Ontario Northland (Ontario Northland) est une société d'État de la province de l'Ontario, fondée en 1902 avec mandat de favoriser le développement économique durable dans le nord de l'Ontario par l'implantation et l'exploitation de réseaux de transport et de télécommunications.

Services

Établie à North Bay et œuvrant principalement dans le nord-est ontarien, Ontario Northland est mandatée et subventionnée par la province pour offrir les services non commerciaux suivants :

- le Polar Bear Express (service de train de voyageurs entre Cochrane et Moosonee);
- le service de fret ferroviaire entre Cochrane et Moosonee; et
- le traversier Niska I (navette entre Moosonee et l'île de Moose Factory pour le transport de marchandises).

Les services commerciaux sont les suivants :

- les services de télécommunications Ontera;
- les services de fret ferroviaire;
- les services de remise à neuf; et
- les services d'autocars voyageurs réguliers et nolisés et de messagerie par autocar.

Gouvernance

Ontario Northland est une société d'État de la province de l'Ontario. Une société d'État est une entité non ministérielle du gouvernement, autonome sur le plan organisationnel, et qui est :

- établie par un acte constitutif en vertu d'une loi, d'un règlement ou d'un décret de la province;
- iredevable à un ministre de l'exécution de ses obligations, de la gestion de ses ressources et des normes de qualité des services offerts;
- administrée par des membres nommés majoritairement par le gouvernement; et
- conçue pour exécuter certaines fonctions ou offrir certains services publics conformément aux pouvoirs conférés par le gouvernement.

Ontario Northland est exploitée en vertu de la Loi *sur la Commission de transport Ontario Northland* sous la supervision du ministre du Développement du Nord et des Mines. Cette loi a été adoptée en 1902 et sa révision la plus récente date de 2006.

Ontario Northland est également régie par un protocole d'entente (PE) dont la révision la plus récente date de 2009. Ce PE a pour but de définir les liens de responsabilité entre la Commission de transport Ontario Northland et le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM). Plus précisément, le PE définit les responsabilités respectives du ministre, du sous-ministre, du conseil d'administration de la Commission de transport Ontario Northland, de son président et de son directeur général.

Mandat

Le 23 mars 2012, la province de l'Ontario approuvait la version révisée du mandat de la CTON lui indiquant de se dessaisir de ses biens, de mettre en œuvre d'autres modes de prestation de services de transport dans le nord de l'Ontario et de dissoudre la CTON. Le mandat révisé de la CTON lui stipule de :

a) se dessaisir de ses biens et secteurs d'activité sous réserve de l'approbation de la province de l'Ontario;

b) liquider tous les biens ou obligations qui ne peuvent être cédés; et

c) continuer d'offrir dans le nord de l'Ontario jusqu'au terme du processus de dessaisissement des services efficaces, sécuritaires et fiables tels que les prescrit périodiquement la province par l'entremise du ministre.

Structure hiérarchique

Le président et PDG se rapporte à la Commission de transport Ontario Northland, composée d'un président et de membres de la commission tous nommés par la province de l'Ontario. La commission se rapporte à son tour au ministère du Développement du Nord et des Mines et à son ministre, lesquels veillent au bon fonctionnement de l'entreprise au nom de la province.

Commission

Le 23 mars 2012, le ministre annonçait que la province allait se départir de ses actifs dans Ontario Northland. De nouveaux membres étaient nommés à la commission, à l'exception de Ted Hargreaves à la présidence, et une commission de transition était mise sur pied pour la durée du processus de dessaisissement. La commission se compose de :

Ted Hargreaves, North Bay, président
(mandat du 1er avril 2012 au 31 mars 2013)

Philip Howell, Toronto, PDG de la Commission des services financiers de l'Ontario
(mandat du 1er avril 2012 au 31 mars 2013)

Mahmood Nanji, Toronto, sous-ministre adjoint, ministère du Développement économique et de l'Innovation
(mandat du 1er avril 2012 au 31 mars 2013)

Greg Percy, Toronto, vice-président, activités opérationnelles, Métrolinx
(mandat du 1er avril 2012 au 31 mars 2013)

Jonathan Weisstub, Toronto, directeur du programme Nouveaux Partenariats, Infrastructure Ontario
(mandat du 1er avril 2012 au 31 mars 2013)

Principaux dirigeants d'Ontario Northland

Paul Goulet
Président et directeur général

Kevin Donnelly
Vice-président des finances et de l'administration

Corina Moore
Directrice de l'exploitation et vice-présidente des services de remise à neuf

Amedeo Bernardi
Vice-président et directeur général d'Ontera

John Thib
Vice-président des services ferroviaires

Scott Hancock
Vice-président des services voyageurs

Geoff Cowie
Avocat général

Personnel

Ontario Northland emploie moins de 1000 personnes provenant du nord de l'Ontario et du nord-ouest québécois.

À titre d'employés d'une société de la Couronne, les membres du personnel d'Ontario Northland sont sujets aux mêmes directives strictes que les fonctionnaires et doivent, par conséquent, faire rapport de toute mesure incitative ou avantage particulier que leur accorde l'entreprise. Après six mois de service, les membres du personnel et leur famille proche reçoivent des laissez-passer leur permettant de voyager sans frais à bord des trains Northlander et Polar Bear Express (sous réserve, toutefois, de places disponibles à la date du voyage). Le personnel voyageant en autobus aller-retour dans le nord-est de l'Ontario a droit à un rabais de 50 %. Il a droit également à un tarif réduit sur le transport de marchandises entre Cochrane et Moosonee.

Pour les états financiers, se reporter aux pages 12 à 34. Les états financiers vérifiés font état de trois filiales en propriété exclusive : Ontera, Ontario Northland International Consulting Services et la Nipissing Central Railway Co. Cette dernière se rapporte à la subdivision de Rouyn et relève des services ferroviaires tandis que l'Ontario Northland Internation Consultating Services n'a rien à rapporter.

Message du président

En mars 2012, le gouvernement ontarien annonçait sa décision de se départir de la Commission de transport Ontario Northland.

Par suite de cette annonce, Ontario Northand s'est vue confronter au défi de continuer d'offrir des services de qualité à la population et aux entreprises du nord-est ontarien tout en préparant le terrain en vue de la vente ou de l'annulation de ses nombreux secteurs d'activités.

Ontera, filiale des télécommunications d'Ontario Northland, a été le premier secteur d'activité mis en vente. Pour répondre aux critères provinciaux de transaction équitable, ouverte et transparente, le processus de dessaisissement a été confié à Infrastructure Ontario. Les propositions d'achat, de gestion et d'exploitation d'Ontera y ont été acheminées pour y être évaluées.

Le 16 août 2012, la décision d'interrompre le service du train de voyageurs Northlander a été rendue publique. Le Northlander entreprenait son dernier parcours le 28 septembre 2012.

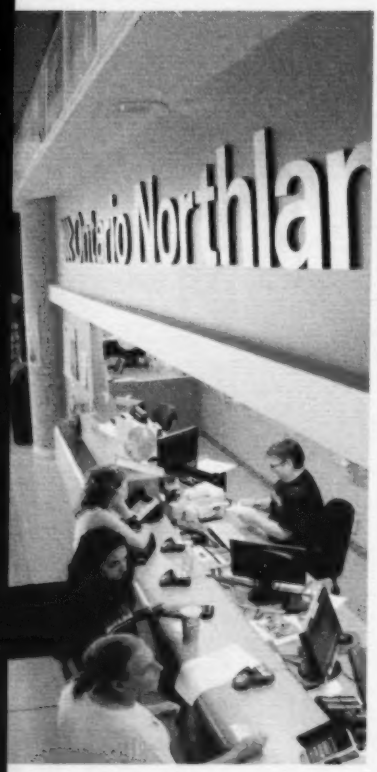
Le train de voyageurs Polar Bear Express entre Cochrane et Moosonee a été maintenu et Ontario Northland a continué d'offrir ses services d'autocar à horaires fixes.

Les services ferroviaires ont continué d'essuyer des pertes par suite des défis économiques auxquels font face les industries primaires et de la diminution de la demande pour les services de fret de cette clientèle traditionnelle.

Les services de remise à neuf ont poursuivi leurs activités par l'attribution de contrats entre la fin de 2011 et le début de 2012.

Malgré l'incertitude qui pèse sur l'avenir des activités commerciales d'Ontario Northland, les employés n'ont pas moins concentré leurs efforts à fournir des services de transport et de télécommunications à la fois sécuritaires et efficaces.

Ted Hargreaves,
Président, Commission de transport Ontario Northland Transportation Commission



Faits saillants de 2012-13

Services de train de voyageurs

Le service de train de voyageurs Northlander a été interrompu le 28 septembre 2012. Par suite de cette interruption, la demande pour les services d'autocar a augmenté.

Les services d'autocar ont absorbé efficacement le surplus d'achalandage dû à la transition de la clientèle du Northlander et accueilli 4 pour cent de voyageurs supplémentaires en 2012-13. Les ressources ont été axées davantage sur les services à horaires fixes que sur la nolisation. Le parc d'autocars des services nolisés a été réduit à dix véhicules pour cause d'usure. Le nombre de jours en service nolisé a considérablement diminué en conséquence. Les services nolisés se sont limités aux seuls clients auxquels Ontario Northland est liée par contrats pluriannuels.

Les jours d'Action de Grâces et de Noël ont constitué tout un défi et la location de véhicules supplémentaires s'est avérée nécessaire pour répondre à la demande accrue.

Les services du Polar Bear Express ont été augmentés pendant le congé de mars à la demande de la clientèle. Les jours de service supplémentaires ont été très appréciés des voyageurs; cependant, dans l'ensemble, le nombre d'usagers a diminué de 3 pour cent par rapport à l'année précédente.

Le taux de satisfaction global des services du Polar Bear Express était de 79 pour cent, bien en-deçà de l'indicateur de rendement de 95 pour cent.

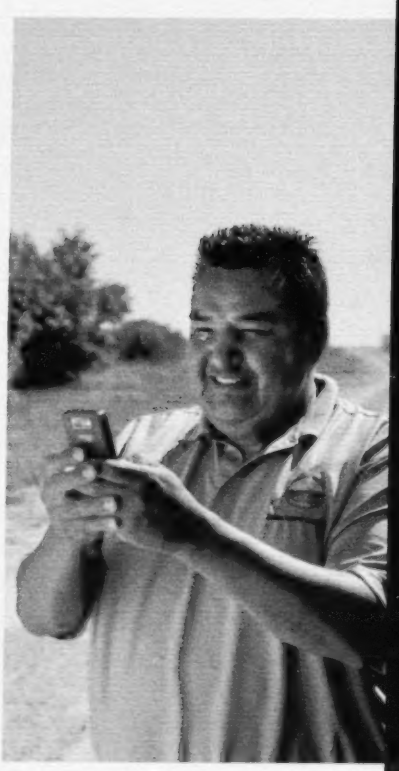
Le taux de fréquentation de Station Inn durant l'exercice financier a été de 59 pour cent. Un système de réservations en ligne a été incorporé au site Web de l'entreprise.

Nombres de voyageurs et rendement :

	2012-2013	**2011-2012**
Northlander	21,353*	39,911
Polar Bear Express	62,389	64,188
Autocars	240,122	230,616
Jours en service nolisé	745 jours	934 jours

* Exploité du 1er avril 2012 au 28 septembre 2012

Faits saillants de 2012-13



Services de télécommunications Ontera

Le ministère du Développement du Nord et des Mines annonçait en août 2012 qu'Ontera serait le premier en liste des secteurs d'activités de la CTON à être cédé. Infrastructure Ontario a été mandaté à sa mise en vente. En octobre 2012, Infrastructure Ontario mettait en place des mesures de vigilance visant à réaliser le plein potentiel de marché de ce secteur d'activités.

Le segment des transporteurs et de la vente en gros s'est maintenu dans l'intervalle en s'ajustant pour refléter la variation des cours et a connu une activité florissante en devis et commandes. Cependant, des entreprises telles que Bell Canada et Alstream continuent de réduire leurs coûts en remplaçant les anciens circuits à forte marge par les circuits moins coûteux de type Éthernet.

Dans l'ensemble, la baisse des ventes au détail des services vocaux comme la téléphonie interurbaine ainsi que des anciens services de données s'inscrit dans une tendance baissière prolongée des revenus dans ce champ d'activités.

Les indicateurs de satisfaction de la clientèle se sont maintenus au-delà des normes industrielles, affichant un pourcentage d'appels répondus en moins de 20 secondes à 92 pour cent.

Ontera s'est consacré avec succès à plus d'efficacité opérationnelle et aux réductions des coûts de sorte à compenser les pertes de revenus; aussi son résultat financier est-il resté stable par rapport à l'année précédente.

Faits saillants de 2012-13

Services ferroviaires

L'infrastructure ferroviaire s'est grandement améliorée à la suite des travaux de réfection des équipes de production saisonnières et de l'entretien des rails à l'année par un personnel en permanence. Le plan à long terme de renouvellement et d'entretien des rails, qui comprend le remplacement et l'entretien systématiques des rails de l'infrastructure ferroviaire d'Ontario Northland, présentait déjà des signes visibles d'amélioration et de résultats positifs en cours d'exercice.

Malgré l'interruption des services du train de voyageurs Northlander, les recettes du transport ferroviaire ont augmenté de 3 pour cent depuis l'année précédente. Les initiatives de compression des coûts et l'élimination de certaines dépenses reliées aux services du Northlander ont contribué à diminuer les coûts d'exploitation de près de 8 pour cent au cours de la même période. Grâce à ces changements, les services ferroviaires ont pu diminuer les pertes d'exploitation d'environ 12 pour cent par rapport à l'année précédente.

Un peu plus de 34 000 chargements de wagons ont été expédiés pendant cette période. Le fret de produits forestiers a augmenté par suite de l'accroissement du volume de production forestière à Hearst et Kapuskasing.

À Cochrane, l'augmentation du transport de marchandises est due à l'immense mine d'or en construction au nord-est de la municipalité. Dès que la mine sera en production, Ontario Northland verra au transport des matières consommables pour ravitailler cette immense exploitation minière.

La division des services mécaniques a entrepris plusieurs projets d'envergure. La locomotive 2101, impliquée dans un incident survenu à un passage à niveau, a repris du service. La locomotive 2102 a été de même réparée et remise en service. Impliquée dans un accident très grave il y a deux ans, elle avait subi de lourds dommages.

Le train Polar Bear Express a continué d'offrir un service excellent et d'une ponctualité fiable et ce, malgré les nombreux écarts de température d'un hiver particulièrement rigoureux.

Les incidents survenus aux passages à niveau ont diminué cette année, se réduisant à un seul cas n'ayant occasionné ni blessures ni impact opérationnel important.

La division ferroviaire a joué un rôle majeur dans le défilé du Train Grey Cup, un train commémorant le football qui a traversé le Canada jusqu'à North Bay. La même division est également responsable du Train de Noël qui a visité 9 collectivités du nord au cours de décembre 2012.

On Time Arrival Performance:
(% based on trains arriving within 30 minutes of schedule)

	2012-2013	2011-2012
Northlander	82%*	72%
Polar Bear Express	95%	84%

* Exploité du 1er avril 2012 au 28 septembre 2012

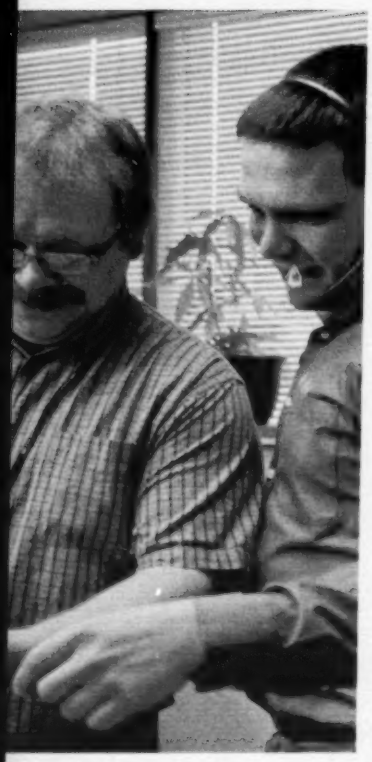
Faits saillants de 2012-13

Refurbishment Services

Les services de remise à neuf ont continué le travail de retaper au complet et de repeindre 24 autocars de série 700 pour le compte de l'Agence métropolitaine de transport de Montreal (AMT). Le premier autocar remis à neuf était livré à l'AMT le 11 janvier 2013; la rénovation de tous les autocars devrait se terminer à l'automne 2013.

Le contrat de cession de 10 voitures à deux niveaux 5 pour le compte de Metrolinx/ Cad Railway a été mis en attente jusqu'à réception de renseignements techniques et de production de la part de Cad Railway. Ces renseignements devraient nous parvenir au printemps 2013 et les travaux se terminer pour l'été 2014.

Les revenus des services de remise à neuf ont diminué de 35% par rapport à l'année précédente. L'effort se poursuit pour l'obtention de gros contrats à l'année pour pérenniser lesdits services.



Faits saillants de 2012-13

Services organisationnels

INSTALLATIONS : La gestion des installations a subi une réduction du personnel cadre de 6 à 4. Les services d'appui ont été éliminés dans les corridors Cochrane-Moosonee, Cochrane-Timmins, et Cochrane-Hearst par suite de la réduction des ressources.

FINANCES : La CTON a continué d'éprouver de sérieuses difficultés de trésorerie en 2012-2013 résultant de la restriction des capitaux et des dépenses de fonctionnement. LA CTON s'est vue confrontée à la question des fonds de pension et des cotisations relatives au maintien d'un régime de retraite viable. Ayant abordé le stade 1 du programme d'Aide financière temporaire pour la solvabilité des secteurs public et parapublic, la CTON, sous la direction des Services financiers, a entrepris de déterminer certaines pistes de solution qui permettraient d'accroître la viabilité à son plan de redressement et d'en atteindre les objectifs d'épargne tels que le définit le rapport technique du ministère des Finances paru au début de 2011. Les services financiers ont poursuivi leurs efforts d'accroître l'efficacité opérationnelle de la CTON tout en maintenant son appui aux secteurs des services à la clientèle du nord de l'Ontario sans négliger pour autant de répondre aux demandes de renseignements et de documentation entourant le dessaisissement.

RESSOURCES HUMAINES : Au cours de l'exercice actuel, 35 personnes ont été embauchées et 119 ont quitté l'organisation. Ces 84 postes en moins ont permis des économies d'environ 5 millions de $ en salaires sans que la sécurité au travail n'en soit affectée. Des sessions de gestion de l'incertitude ont eu lieu en octobre à différents endroits de notre réseau afin d'aider les employés à faire face à l'annonce du dessaisissement. Ces sessions ont rejoint plus de 400 employés en plus d'être accessibles en ligne aux employés des régions éloignées.

TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION : La CTON a procédé à la mise à jour du système public Wi-Fi dans ses autocars, ce qui s'est traduit par une économie annuelle de 34 000 $ en plus d'un débit et d'un système de gestion améliorés. L'environnement virtuel optimisé et les potentialités des services de nuage privés permettent une meilleure performance, une plus grande élasticité et un délai de rentabilité plus court relativement aux clients/projets. Une nouvelle option libre-service client permettant d'accéder aux services TI a été mise en place suivie du lancement d'un catalogue de service inaugural. Le clavardage et la retransmission directe sur Internet ont fait leur introduction tandis que les plans de sauvegarde des données, y compris le système d'alimentation sans interruption, la mise en voûte des données et le système des noms de domaines, ont été nettement améliorés.

MARKETING ET COMMUNICATIONS: La CTON a attiré l'attention des médias nationaux sur l'interruption du service du Northlander alors que le dessaisissement a alimenté les médias régionaux tout au long de l'exercice financier. Plus de 2 000 communications portant sur notre organisation ont paru dans les médias. Une vidéo sur Ontera a été produite au printemps de 2013 et son nouveau site Web lancé en juillet, ces deux initiatives ayant été précédées de la création d'un compte Twitter en octobre 2012. Plus de 85 traductions ont été faites et les services ont coordonné plusieurs activités professionnelles comme la visite du train de la Coupe Grey et la tournée du Train de Noël.

GESTION DE PROJETS : Les services de gestion de projets comptent 76 projets menés à terme avec succès et 348 commandes de travail exécutées, sans compter la supervision et le contrôle de milliers de travaux individuels. Les services ont également géré le dessaisissement de la CTON conformément au processus de diligence raisonnable sur sites SharePoint, traitant plus de 292 contacts externes, 7402 fichiers, 9633 courriels et plus de 10 Go de documents stockés dans des voûtes de données virtuelles.

AMÉLIORATION DES PROCESSUS : La méthodologie Lean Six Sigma a été introduite dans les opérations mécaniques des services ferroviaires, améliorant considérablement le déroulement des opérations, notamment dans l'atelier de roues. Les équipes des autres services appliquant la démarche d'amélioration continue ont reçu direction et conseil, de sorte que l'organisation compte 16 ceintures vertes parmi ses projets Lean Six Sigma et 37 projets d'amélioration continue de méthodologie Kaizen.

Faits saillants de 2012-13

Ontario Northland dans nos collectivités

Le personnel d'Ontario Northland a poursuivi son importante contribution aux clubs philanthropiques locaux, aux clubs sportifs et aux organismes communautaires de tout le nord-est ontarien. De plus, à titre d'entreprise citoyenne, Ontario Northland a coordonné les activités suivantes :

Le Train de Noël – La deuxième édition de cette activité festive a été témoin d'un achalandage accru partout où s'est arrêté le train. Une activité à Moosonee s'est ajoutée au programme.

Train de la Coupe Grey – Le train du centième anniversaire de la Coupe Grey de la LCF dans sa tournée pancanadienne s'est arrêté à la gare de North Bay en novembre. Ontario Northland a travaillé en société avec la Municipalité de North Bay à la promotion de cette activité et à l'accueil des milliers de visiteurs à la gare.

Initiatives écologiques

Nos solutions de télécommunications, de voyages et de transport sont fondamentalement respectueuses de l'environnement. L'entreprise évalue toute répercussion environnementale avant d'introduire de nouveaux services ou de mettre à niveau ses installations. Voici quelques initiatives opérationnelles concrètes mises en place pour réduire toute incidence sur l'environnement :

- Mesures contre la marche au ralenti — services ferroviaire, d'autocars et de télécommunications
- Carburant diésel à très faible teneur en soufre — services d'autocars
- Sites de générateur diésel mis à niveau en prévention de déversements accidentels — quatre sites éloignés de liaisons micro-ondes
- Renouvellement d'installations de batterie comme source plus efficace d'alimentation de secours
- Modification écoénergétique des bâtiments et de l'éclairage
- Programmes de cueillette de produits électroniques recyclables

Sécurité

La sécurité a continué d'être une priorité en 2012-2013 en privilégiant des pratiques de travail sécuritaires.

La Commission de transport Ontario Northland

États financiers consolidés

Pour l'exercice clos le 31 mars 2013

Commission de transport Ontario Northland
États financiers consolidés
Pour l'exercice clos le 31 mars 2013

Table des matières

Responsabilité de la direction	**14**
Rapport de l'auditeur	**15**
États financiers	
État consolidé de la situation financière	**16**
État consolidé de l'évolution de l'actif net	**17**
État consolidé des résultats	**18 – 19**
État consolidé des flux de trésorerie	**20**
Annexe consolidée des immobilisations corporelles - Annexe 1	**21**
Notes complémentaires aux états financiers consolidés	**22 – 36**

Responsabilité de la direction

La direction de la Commission de transport Ontario Northland (la « Commission ») est responsable de l'intégrité des états financiers consolidés, de l'image fidèle donnée par ceux-ci et des autres informations incluses dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés ont été préparés selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. La préparation des états financiers consolidés comporte nécessairement l'utilisation des meilleures estimations et de jugements de la direction, particulièrement quand les opérations affectant la période courante ne peuvent être déterminées avec certitude jusqu'à des périodes futures. Toute l'information financière présentée dans le rapport annuel concorde avec les états financiers consolidés.

La Commission maintient des systèmes de contrôles comptables internes conçus pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et que les actifs et passifs de la Commission sont correctement comptabilisés et les actifs protégés.

La Commission est chargée de s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités de contrôle interne et d'information financière. La Commission se réunit avec la direction et les auditeurs externes pour s'assurer que chaque groupe s'est acquitté de ses responsabilités. Les présents états financiers consolidés ont été examinés et approuvés par la Commission.

Les présents états financiers consolidés ont été audités par le Vérificateur général de l'Ontario dont la responsabilité est d'exprimer une opinion sur la fidélité de l'image donnée par ces états financiers consolidés selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. Le rapport de l'auditeur qui suit présente l'étendue de l'examen de l'auditeur et son opinion.

T. Hargreaves
Président du conseil d'administration

P. Goulet
Président et chef de la direction

North Bay, Ontario
July 18, 2013

Office of the Auditor General of Ontario
Bureau du vérificateur général de l'Ontario

Rapport de l'auditeur indépendant

À la Commission de transport Ontario Northland et au ministre du Développement du Nord et des Mines

J'ai effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de la Commission de transport Ontario Northland, qui comprennent l'état consolidé de la situation financière au 31 mars 2013, et les états consolidés des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de la Commission de transport Ontario Northland au 31 mars 2013, ainsi que de l'évolution de son actif net consolidé, des résultats consolidés de son exploitation et de ses flux de trésorerie consolidés pour l'exercice clos à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Observation

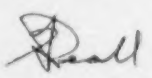
Sans pour autant modifier mon opinion, j'attire l'attention sur la note 1 complémentaire aux états financiers consolidés qui indique que la province de l'Ontario a annoncé son intention de transformer les activités de la Commission de transport Ontario Northland et la faire fonctionner en tant qu'entreprise en situation de continuité d'exploitation tandis que les efforts pour transformer la Commission sont examinés. La capacité de la Commission de transport Ontario Northland de maintenir ses activités dépend du soutien continu du gouvernement de l'Ontario tandis qu'elle complète ses plans de transformation. Ces conditions indiquent l'existence d'une incertitude significative susceptible de jeter un doute important sur la capacité de la Commission de transport Ontario Northland à poursuivre en tant qu'entreprise en exploitation.

Box 105, 15th Floor
20 Dundas Street West
Toronto, Ontario
M5G 2C2
416-327-2381
fax 416-326-3812

B.P. 105, 15e étage
20, rue Dundas ouest
Toronto (Ontario)
M5G 2C2
416-327-2381
télécopieur 416-326-3812

www.auditor.on.ca

Le vérificateur général par intérim,



Toronto (Ontario)

Le 18 juillet 2013

Gary Peall, CPA, CA, ECA

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé de la situation financière
(en milliers de dollars)

Au 31 mars 2013, avec chiffres correspondants pour 2012

	2013	2012
Actif		
Actif à court terme		
Trésorerie (Note 3)	**8255 $**	6 $
Débiteurs (après provision de 1 597 $; de 1 714 $ en 2012;	**29 388**	22 676
Stocks	**16 100**	13 552
Charges payées d'avance	**630**	658
	54 373	36 892
Immobilisations corporelles (Annexe 1)	**318 966**	313 543
Actif au titre des prestations constituées de retraite [Note 4 a)]	**47 881**	52 488
	421 220 $	402 923 $
Passif et actif net		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	**25 015 $**	24 501 $
Tranche à moins d'un an de la dette à long terme	**4 756**	4 492
Tranche à moins d'un an des revenus reportés	**800**	3 949
	30 571	32 942
Revenus reportés	**621**	759
Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles (Note 6)	**148 093**	126 630
Dette à long terme (Note 7)	**22 616**	27 356
Obligation au titre des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite [Note 5 b)]	**69 721**	68 143
	271 622	255 830
Actif net		
Actif net non affecté	**144 645**	142 297
Actif net grevé d'affectations internes	**4 953**	4 796
	149 598	147 093
Nature des activités (Note 1)		
Éventualités (Note 10) / **Engagements** (Note 11)		
	421 220 $	402 923 $

Approuvé au nom de la Commission :

Président du conseil d'administration

Président et chef de la direction

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé de l'évolution de l'actif net
(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2013, avec chiffres correspondants de 2012

	2013	2012
Actif net non affecté		
Solde à l'ouverture de l'exercice	**142 297 $**	122,598 $
Excédent des produits par rapport aux charges	**2 505**	19 857
Affecté à l'interne - virement à la réserve pour auto assurance	**(157)**	(158)
Solde à la clôture de l'exercice	**144 645 $**	142 297 $
Affecté à l'interne - réserve pour auto assurance (Note 9)		
Solde à l'ouverture de l'exercice	**4 796 $**	4 638 $
Virements de l'actif net non affecté		
Intérêts gagnés	**57**	58
Prime annuelle	**100**	100
	157	158
Solde à la clôture de l'exercice	**4 953 $**	4 796 $
Total de l'actif net	**149 598 $**	147 093 $

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé des résultats
(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2013, avec chiffres correspondants de 2012

	2013	2012
Services ferroviaires		
Produits de ventes (Note 12)	**51 788 $**	50 383 $
Charges d'exploitation	**69 138**	75 411
Insuffisance des produits par rapport aux charges avant les éléments ci-dessous :	**(17 350)**	(25 028)
Amortissement des immobilisations corporelles	**11 143**	10 433
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**6 918**	4 468
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**(444)**	(418)
Intérêts débiteurs	**359**	537
Insuffisance des produits par rapport aux charges	**(35 326)**	(40 048)
Télécommunications (Ontera)		
Produits de ventes	**28 408**	29 873
Charges d'exploitation	**22 692**	27 734
Excédent des produits par rapport aux charges avant les éléments suivants :	**5 716**	2 139
Amortissement des immobilisations corporelles	**5 151**	4 638
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**1 720**	1 061
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**-**	(26)
Intérêts débiteurs	**1 084**	1 214
Insuffisance des produits par rapport aux charges	**(2 239)**	(4 748)
Services d'autobus		
Produits de ventes	**10 967**	11 488
Charges d'exploitation	**11 127**	12 131
Insuffisance des produits par rapport aux charges avant les éléments ci-dessous :	**(160)**	(643)
Amortissement des immobilisations corporelles	**351**	410
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**762**	463
Perte (gain) sur la vente d'immobilisations corporelles	**482**	(165)
Intérêts débiteurs	**94**	98
Insuffisance des produits par rapport aux charges	**(1 849)**	(1 449)
Services de remise à neuf		
Produits de ventes	**4 757**	7 348
Charges d'exploitation	**7 901**	9 633
Insuffisance des produits par rapport aux charges avant les éléments ci-dessous :	**(3 144)**	(2 285)
Amortissement des immobilisations corporelles	**85**	85
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**875**	490
Intérêts débiteurs	**116**	129
Insuffisance des produits par rapport aux charges	**(4 220)$**	(2 989)$

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé des résultats
(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2013, avec chiffres correspondants de 2012

	2013	2012
Services maritimes (Moosonee)		
Produits de ventes	**180 $**	153 $
Charges d'exploitation	**503**	370
Insuffisance des produits par rapport aux charges	**(323)**	(217)
Immeubles destinés à la location		
Produits de ventes	**543**	592
Charges d'exploitation	**352**	359
Excédent des produits par rapport aux charges avant les éléments suivants :	**191**	233
Amortissement des immobilisations corporelles	**37**	37
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**-**	(1)
Excédent des produits par rapport aux charges	**154**	197
Administration		
Charges d'exploitation et insuffisance des produits par rapport aux charges avant les éléments suivants :	**8 242**	8 924
Amortissement des immobilisations corporelles	**111**	111
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**1 075**	704
Intérêts débiteurs	**16**	167
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**(132)**	(64)
Insuffisance des produits par rapport aux charges	**(9 312)**	(9 842)
Total de l'exploitation		
Produits de ventes	**96 643**	99 837
Charges d'exploitation	**119 955**	134 562
Insuffisance des produits par rapport aux charges avant les éléments suivants :	**(23 312)**	(34 725)
Amortissement des immobilisations corporelles	**16 878**	15 714
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**11 350**	7 186
Charge de déraillement	**-**	3 657
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**(93)**	(674)
Intérêts débiteurs	**1 669**	2 145
Insuffisance des produits par rapport aux charges avant les remboursements du gouvernement et les éléments suivants :	**(53 116)**	(62 753)
Remboursements du gouvernement (Note 8)	**50 292**	78 215
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles (Note 6)	**5 268**	4 309
Excédent des produits par rapport aux charges avant les éléments suivants :	**2 444**	19 771
Revenus de placements et autres revenus	**4**	28
Revenus de placement liés à la réserve pour auto assurance	**57**	58
Excédent des produits par rapport aux charges pour l'exercice	**2 505 $**	19 857 $

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé des flux de trésorerie
(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2013, avec chiffres correspondants de 2012

	2013	2012
Flux de trésorerie provenant de (affectés aux)		
Activités d'exploitation		
Excédent des produits par rapport aux charges de l'exercice	**2 505 $**	19 857 $
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	**16 878**	15 714
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles	**(5 268)**	(4 309)
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	**(93)**	(674)
Charge de déraillement	**-**	3 657
Charge au titre des avantages sociaux futurs	**11 350**	7 186
	25 372	41 431
Variation du solde des éléments hors caisse du fonds de roulement		
Débiteurs	**(6 712)**	(5 754)
Stocks	**2 548**	2 824
Charges payées d'avance	**28**	325
Créditeurs et charges à payer	**514**	(6 735)
Revenus reportés	**3 287**	3 627
Actif net au titre des prestations constituées de retraite	**(2 996)**	(24 901)
Obligation nette au titre des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite	**(2 169)**	(2 164)
	8 202	8 653
Activités d'investissement en immobilisations corporelles		
Investissement en immobilisations corporelles	**(24 543)**	(21 906)
Produit de la vente d'immobilisations corporelles	**93**	674
	(24 450)	(21 232)
Activités de financement		
Marges de crédit d'exploitation	**-**	(12 300)
Dette à long terme	**(4 476)**	(4 272)
Obligations découlant de contrats de location-acquisition	**-**	(24)
Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles	**28 973**	22 358
	24 497	5 762
Variation de la trésorerie au cours de l'exercice	**8 249**	(6 817)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	**6**	6 823
Trésorerie à la clôture de l'exercice	**8 255 $**	6 $

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Annexe consolidée des immobilisations corporelles
Annexe 1
(en milliers de dollars)

Exercice clos le 31 mars 2013, avec chiffres correspondants de 2012

			2013	2012
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Services ferroviaires				
Voies	342 272 $	133 403 $	**208 869 $**	198 799 $
Bâtiments	43 547	20 743	**22 804**	23 450
Équipements	77 102	52 904	**24 198**	26 453
Équipements loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	1 022	349	**673**	723
Travaux en cours	8 699	-	**8 699**	4 035
Télécommunications (Ontera)				
Équipements	165 828	127 368	**38 460**	43 445
Bâtiments	6 751	4 421	**2 330**	2 496
Services d'autobus				
Autobus	5 828	4 278	**1 550**	2 366
Bâtiments	2 796	413	**2 383**	2 454
Services de remise à neuf				
Équipements	585	147	**438**	450
Bâtiments	3 435	554	**2 881**	2 950
Services maritimes (Moosonee)				
Navires	4 808	556	**4 252**	4 456
Mise en valeur				
Terrains et bâtiments	2 851	1 422	**1 429**	1 466
	665 524 $	346 558 $	**318 966 $**	313 543 $

Le sommaire des principales méthodes comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

1. Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland (la « Commission »), une entreprise exploitée par la province de l'Ontario (la « province »), offre une variété de services, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, le service d'autobus, et des services de télécommunications, surtout dans la région nord-est du Nord de l'Ontario.

Le 23 mars 2012, tout comme dans le budget 2012 de l'Ontario, la province a annoncé son intention de céder les activités de la Commission. Un conseil de transition a été nommé pour superviser les opérations au cours du processus de cession. Le mandat de la Commission selon le protocole d'accord entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines était de :

a) céder ses actifs et unités d'affaires sous réserve de l'approbation de la province;
b) liquider les actifs et annuler les obligations qui ne peuvent être cédés;
c) continuer à fournir, jusqu'à l'achèvement du processus de cession, des services efficaces, sûrs et fiables dans le Nord de l'Ontario selon les directives de la province par l'entremise du ministre du développement du Nord et des Mines (le « ministre ») de temps à autre.

En mai 2013, la province a annonce une nouvelle direction pour la transformation de la CTON. En juillet 2013, le protocole d'accord entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines a été révisé pour refléter un nouveau mandat que la CTON continue a fonctionner en tant qu'entreprise en situation de continuité d'exploitation tandis que les efforts pour transformer l'agence continuent a l'examen et a la mise en œuvre des options, y compris la cession, restructuration, prestation alternative des services, et de nouveaux partenariats. Cela implique :

a) continuer à fournir et d'assurer des services efficaces, surs et fiables dans le Nord de l'Ontario tout au long du processus de transformation et tel que prescrit par la province de l'Ontario par l'entremise du ministre de temps à autre; et
b) soutenir les efforts de transformation et la préparation des actifs et des unités d'affaires pour les activités de transformation sous réserve de l'approbation de la province de l'Ontario.

La capacité de la Commission à maintenir les opérations dépend de l'appui continu de la province lors de la mise en œuvre de ses projets de cession. En conséquence, les présents états financiers consolidés ont été établis sur une base de continuité d'exploitation. Cela suppose que la Commission sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses dettes dans le cours normal de ses activités.

Les présents états financiers consolidés ne tiennent pas compte des ajustements qui seraient nécessaires si l'hypothèse de la continuité de l'exploitation n'était pas applicable. Si l'hypothèse de continuité de l'exploitation n'était pas applicable aux présents états financiers, des ajustements à la valeur comptable des actifs seraient nécessaires et la valeur comptable des revenus et des charges ainsi que les classements au bilan utilisés pour refléter ces éléments sur une base de liquidation pourraient différer de ceux applicables à une entreprise en exploitation.

2. Principales méthodes comptables

Les présents états financiers consolidés ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada s'appliquant aux organismes gouvernementales sans but lucratif du Manuel de comptabilité pour le secteur public de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (« ICCA »). Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive soit : Ontario Northland International Consulting Services Inc., O.N. Tel Inc. (exploitant ses activités sous le nom Ontera) et Nipissing Central Railway Company.

Constatation des revenus

Les revenus de toutes sources sont constatés lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

a) les services sont fournis ou des produits sont livrés aux clients;
b) il existe une indication claire qu'un arrangement existe;
c) la perception est raisonnablement sûre.

Les revenus tirés du transport ferroviaire sont généralement constatés lorsque la cargaison arrive à destination. Le transport interréseau est jugé achevé une fois que les marchandises sont remises au transporteur correspondant.

Les revenus tirés des contrats sont généralement comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux à mesure que les travaux atteignent des jalons prédéfinis d'un projet.

Les frais d'abonnement mensuels associés aux services de télécommunications sans fil, aux services Internet, aux services locaux et interurbains sont constatés à titre de revenus à mesure que le service est fourni. Les revenus ou les ajustements de coûts, qu'ils soient positifs ou négatifs, dans le cadre des accords d'interconnexion et de règlement de trafic sont comptabilisés dans l'exercice où ils sont connus et estimables.

2. Principales méthodes comptables (suite)

***Constatation des revenus* (suite)**

La Commission comptabilise les remboursements des gouvernements fédéral et provincial selon la méthode du report comme il est décrit ci-après :

- Les remboursements non affectés sont comptabilisés à titre de revenus lorsque ceux-ci sont reçus ou devant être reçus si leurs montants peuvent être estimés de manière raisonnable et si leur perception est assurée raisonnablement.

- Les remboursements affectés en externe qui sont liés aux charges d'exploitation sont constatés à titre de revenus lorsque les charges connexes sont engagées.

- La province rembourse la Commission pour le coût de certaines immobilisations corporelles destinées à être utilisées dans l'exploitation. La Commission comptabilise ces remboursements à titre d'apports reportés afférents aux immobilisations corporelles. Ces derniers sont amortis aux revenus sur une base linéaire au même taux que celui des immobilisations corporelles auxquelles ils se rapportent.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont présentées au coût d'acquisition, déduction faite de l'amortissement cumulé. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif.

Les durées d'utilisation prévues des principales catégories d'immobilisations corporelles sont les suivantes :

Voies – voies principales et embranchements	De 20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel	25 ans
Wagons	33 ans
Bâtiments	50 ans
Matériel de télécommunications	De 15 à 25 ans
Véhicules	3 ans
Matériel informatique	5 ans
Autobus	12 ans

Aucun amortissement n'est prévu pour les actifs en cours de construction avant qu'ils ne soient mis en service.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite - La Commission maintient un régime de retraite contributif à prestations déterminées pour ses employés. Le régime prévoit des prestations de retraite basées sur le nombre d'années de service ainsi que sur le salaire moyen ouvrant droit à pension et il est généralement applicable à compter du premier jour du mois suivant le début de l'emploi. Un régime de retraite supplémentaire (le « RRS ») existe également pour les employés qui gagnent une pension à vie qui excède le maximum permis par la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada. Les obligations au titre du régime sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations tenant compte des prestations projetées en regard des services rendus jusqu'à présent. Les régimes ne sont pas indexés. Cependant, il y a eu diverses augmentations ponctuelles accordées aux pensionnés.

Régimes d'avantages complémentaires de retraite - La Commission offre à ses employés des avantages complémentaires de retraite tels que l'assurance-vie de groupe, l'assurance-maladie et l'assurance-invalidité de longue durée, par l'entremise de régimes à prestations déterminées. Les coûts associés à ces avantages sociaux futurs sont déterminés de manière actuarielle au moyen de la méthode de répartition des prestations au prorata des services et des hypothèses actuarielles les plus probables. De plus, à titre d'employeur visé par l'annexe 2 en vertu de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (la « CSPAAT »), la Commission comptabilise les indemnités d'accident du travail selon la méthode de la comptabilité d'exercice en utilisant les calculs actuariels fournis par la CSPAAT pour les indemnités en vigueur, les indemnités non encore accordées et les coûts administratifs liés au chargement.

Les charges au titre des régimes de retraite et des régimes d'avantages complémentaires de retraite comprennent les coûts des services courants, les intérêts et les ajustements découlant de modifications apportées aux régimes, les changements des hypothèses et les gains actuariels nets ou les pertes actuarielles nettes. Ces charges sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel les employés rendent des services à la Commission. Les coûts des services passés de retraite ont été imputés à l'actif net à la date de transition à la norme SP-3250. Les gains actuariels ou les pertes actuarielles sont amortis sur une base linéaire sur l'excédent de la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des salariés couverts par les régimes (environ 12 ans). Les coûts des services passés sont comptabilisés dans la période de modification du plan.

L'actif des fonds de retraite est évalué d'après les valeurs actuelles du marché.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Stocks

Les matières et fournitures, à l'exception du matériel ferroviaire usagé et des essieux montés, sont évaluées au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette selon la méthode du coût moyen pondéré. Le matériel ferroviaire usagé est présenté à la valeur comptable non amortie déterminée au moment de la mise hors service. Les essieux montés sont évalués au coût standard. La Commission utilise les mêmes formules d'établissement du coût pour tous les stocks dont la nature et l'emploi qu'en fait la Commission sont similaires. Quand la valeur de réalisation nette excède la valeur comptable, les stocks sont diminués d'un montant qui correspond à cet excédent. Lorsque les circonstances, qui avaient auparavant causé une baisse de la valeur des stocks, n'existent plus, la dépréciation antérieure fait l'objet d'une reprise.

Le coût des stocks comptabilisés à titre de charges d'exploitation et utilisés dans des projets d'immobilisations corporelles pour 2013 s'élève à 17 853 $ (20 683 $ en 2012).

Dépréciation des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles amortissables sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou changements de situation indiquent que la valeur comptable d'une immobilisation corporelle pourrait ne pas contribuer à la capacité de la Commission de rendre des services. La recouvrabilité est mesurée en comparant la valeur comptable aux flux de trésorerie futurs non actualisés estimatifs qui devraient être générés par l'actif. Si la valeur comptable de l'actif excède ses flux de trésorerie futurs estimatifs, une charge de dépréciation est constatée pour un montant égal à l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur. Lorsque des prix cotés sur le marché ne sont pas disponibles, la Commission utilise les flux de trésorerie futurs actualisés à un taux proportionnel aux risques associés au recouvrement de l'actif à titre d'estimation de la juste valeur.

Conversion des devises

Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de l'État consolidé de la situation financière. Les revenus et les charges sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de transaction. Les gains et les pertes réalisés et non réalisés sont inclus dans le calcul de l'excédent des revenus par rapport aux charges. Une perte de change de 36 $ (perte de 62 $ en 2012) résultant principalement des règlements de trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis est incluse dans les revenus tirés du transport ferroviaire.

Impôts sur le bénéfice

À titre d'entreprise opérationnelle de la province, la Commission est exonérée de l'impôt sur le bénéfice. Cette exemption s'applique également à ses filiales en propriété exclusive. Par conséquent, les présents états financiers ne présentent aucune provision pour impôts.

2. Principales méthodes comptables (suite)

Estimations comptables

La préparation d'états financiers consolidés conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur la valeur comptable des actifs, des passifs, des revenus et des charges de l'exercice. Les éléments significatifs qui requièrent l'utilisation d'estimations par la direction incluent la durée de vie utile des immobilisations corporelles, la provision pour moins-value des débiteurs et des stocks et les obligations au titre des prestations constituées de retraite et des avantages complémentaires de retraite. De par leur nature, ces estimations sont assujetties à l'incertitude relative à la mesure. L'effet de changements de telles estimations sur les états financiers consolidés au cours de périodes futures pourrait être significatif. Ces estimations sont révisées périodiquement et si des ajustements deviennent nécessaires, ils sont portés à l'état consolidé des résultats de l'exercice au cours duquel ils deviennent connus.

Trésorerie

La trésorerie comprend les fonds en caisse, les soldes en banque et les liquidités soumises à des restrictions.

3. Trésorerie

	2013	2012
Trésorerie (découvert bancaire)	3 302 $	(4 790) $
Trésorerie se rapportant à la réserve pour autoassurance (Note 9)	4 953	4 796
Trésorerie	**8 255 $**	6 $

4. Avantages sociaux futurs

La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre tous les employés permanents. Les actifs de la caisse de retraite, qui sont principalement constitués de titres négociables, de biens immobiliers et d'obligations de sociétés et de gouvernements, sont placés par des gestionnaires de placements professionnels. La date d'évaluation annuelle du régime de retraite de la Commission est le 31 décembre.

L'actif au titre des prestations constituées de retraite, l'obligation au titre des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite et les charges sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux pratiques actuarielles reconnues et aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public en se fondant sur les meilleures estimations de la direction. La date de la plus récente évaluation actuarielle du régime de retraite contributif à des fins de capitalisation est le 1er janvier 2011. Les résultats de cette évaluation ont été extrapolés au 31 décembre 2012. En conformité avec les règlements existants en matière de régimes de retraite, des évaluations annuelles seront effectuées pour le régime de retraite de la Commission. La date du rapport le plus récent à des fins comptables pour le régime d'avantages complémentaires de retraite est le 31 décembre 2012.

La répartition cible des actifs du régime de retraite en pourcentage et la répartition moyenne des actifs au 31 mars 2013, par catégorie, se présentent comme suit :

		Cible	**2013**	2012
Titres de capitaux propres	– canadiens	20 % - 30 %	**23,6 %**	22,1 %
	– étrangers	10 % - 30 %	**19,6 %**	18,1 %
Titres de créance		35 % - 55 %	**54,0 %**	57,6 %
Immobilier		0 % - 15 %	**0,9 %**	1,7 %
Court terme et autres		0 % - 15 %	**1,9 %**	0,5 %
Total			**100 %**	100 %

4. Avantages sociaux futurs (suite)

a. Rapprochement entre l'obligation au titre des prestations constituées et l'actif (le passif) au titre des prestations constituées

Régimes de retraite

	Régime de retraite	RRS	2013	2012
Obligation au titre des prestations constituées	(461 844)	(2 706)	(464 550)	(444 639)
Juste valeur des actifs des régimes	468 286	-	468 286	461 953
Situation de capitalisation – surplus (déficit) des régimes	6 442	(2 706)	3 736	17 314
Perte actuarielle nette non amortie	43 456	689	44 145	35 174
Actif (passif) au titre des prestations constituées, déduction faite de la provision pour moins-value à la clôture de l'exercice	49 898 $	(2 017) $	47 881 $	52 488 $

	Régime de retraite	RRS	2013	2012
Actif au titre des prestations constituées à l'ouverture de l'exercice	54 447 $	(1 959) $	52 488 $	29 502 $
Charge au titre des avantages sociaux futurs	(7 361)	(242)	(7 603)	(1 915)
Cotisations versées	2 812	184	2 996	22 913
Paiements spéciaux	-	-	-	1 988
Actif au titre des prestations constituées à la clôture de l'exercice	49 898 $	(2 017) $	47 881 $	52 488 $

4. Avantages sociaux futurs (suite)

b. Rapprochement entre l'obligation au titre des prestations constituées et l'actif (le passif) au titre des prestations constituées

Régimes d'avantages complémentaires de retraite

	2013	2012
Obligation au titre des prestations constituées -		
à l'ouverture de l'exercice	**(79 552) $**	(72 683) $
Gain actuariel net non amorti	**9 831**	4540
Passif au titre des prestations constituées -		
à la clôture de l'exercice	**(69 721) $**	(68 143) $
Passif au titre des prestations constituées -		
à l'ouverture de l'exercice	**(68 143) $**	(65 036) $
Charges – non liées à la CSPAAT	**(4 223)**	(3 891)
Charges (recouvrement) – liées à la CSPAAT	**476**	(1 380)
Cotisations – non liées à la CSPAAT	**2 169**	2 164
Passif au titre des prestations constituées -		
à la clôture de l'exercice	**(69 721) $**	(68 143) $

Des indemnités d'accident du travail se chiffrant à 15 734 $ (16 210 $ en 2012) sont incluses dans le passif au titre des prestations constituées pour les régimes d'avantages complémentaires de retraite. Ce montant a été déterminé en fonction des calculs actuariels les plus récents fournis par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail au 31 décembre 2012.

4. Avantages sociaux futurs (suite)

c. Composantes de la charge périodique nette de retraite de l'exercice

	2013	2012
Coût des services rendus moins les cotisations des employés	**5 360 $**	4 189 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**27 337**	26 958
Rendement prévu des actifs des régimes	**(28 026)**	(29 121)
Amortissement du gain (perte) actuariel net	**2 932**	(111)
	7 603 $	1 915 $

d. Composantes de la charge périodique nette au titre des régimes d'avantages complémentaires de retraite

	2013	2012
Coût des services rendus	**862 $**	2 568 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**2 561**	2 544
Amortissement de la perte actuarielle nette	**324**	159
	3 747 $	5 271 $

e. Hypothèses moyennes pondérées

Taux d'actualisation – régimes de retraite	**6,00 %**	6,25 %
Taux d'actualisation – régimes d'avantages complémentaires de retraite	**4,02 %**	4,52 %
Taux d'actualisation – CSPAAT	**7,00 %**	7,00 %
Taux de rendement à long terme prévu des actifs des régimes	**6,00 %**	6,25 %
Taux de croissance de la rémunération		
2011	**1,5 %**	0 %
2012 et 2013	**2,0 %**	0,5 %
2014 et par la suite	**3,0 %**	3,0 %
Durée moyenne résiduelle d'activité des salariés (en années)	**12**	12
Augmentations du coût des médicaments (ramené graduellement à 5% en 2020)	**9,0 %**	9,0 %
Augmentations du coût des soins médicaux et hospitaliers	**5,0 %**	5,0 %
Augmentations du coût des soins dentaires	**4,5 %**	4,5 %
Augmentations du coût des soins de la vue	**0 %**	0 %

5. Marges de crédit d'exploitation

La Commission détient aussi une marge de crédit d'exploitation auprès de la Banque CIBC d'un montant de 1 500 $ qui est disponible pour des lettres de garantie et qui est garantie par les débiteurs de la Commission. Au 31 mars 2013, la lettre de garantie totalisant de néant $ (428 $ en 2012) était émise.

6. Apports reportés afférents aux immobilisations corporelles

Les apports reportés afférents aux immobilisations corporelles représentent les remboursements non amortis reçus du ministre pour financer l'acquisition d'immobilisations corporelles. L'amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles est comptabilisé à titre de revenus dans l'état consolidé des résultats à un taux équivalant à celui des actifs auquel il se rapporte.

Les variations du solde des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles non amorties sont comme suit :

	2013	2012
Solde à l'ouverture de l'exercice	**126 630 $**	108 581 $
Contributions de la Province	**28 973**	22 358
Amortissement imputé aux revenus – Services ferroviaires	**(4 268)**	(3 438)
– Télécommunications (Ontera)	**(1 001)**	(871)
Retraites	**(2 241)**	-
Solde à la clôture de l'exercice	**148 093 $**	126 630 $

7. Dette à long terme

	2013	2012
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 5,22 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 30 $, pour une période de 15 ans à compter du 1er février 2005	**2 099 $**	2 348 $
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 5,60 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 156 $, pour une période de 15 ans à compter du 1er janvier 2000	**3 110**	4 757
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 109 $, pour une période de 15 ans à compter du 1er septembre 1999	**1 771**	2 929
Emprunt auprès de l'Office ontarien de financement, portant intérêt au taux annuel de 4,90 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 13 $, pour une période de 25 ans à compter du 1er février 2006	**1 897**	1 962
Emprunt auprès de la Banque de Montréal, portant intérêt au taux annuel de 5,11 %, remboursable par versements mensuels de capital et d'intérêts réunis de 64 $, pour une période de 10 ans à compter du 30 avril 2008. Garanti par une charge flottante sur la totalité des actifs d'Ontera	**3 380**	3 959
Emprunt auprès de la Banque de Montréal, portant intérêt au taux annuel de 5,95 %, remboursable par versements hebdomadaires de capital et d'intérêts réunis de 32 $, pour une période de 15 ans à compter du 7 octobre 2010. Garanti par une charge flottante sur la totalité des actifs d'Ontera.	**15 115**	15 893
	27 372	31 848
Moins la tranche à moins de un an	**4 756**	4 492
Dette à long terme	**22 616 $**	**27 356 $**

7. Dette à long terme (suite)

Les intérêts sur dette à long terme se sont élevés à 1 686 $ (1 937 $ en 2012).

Les paiements exigibles au cours des cinq prochains exercices et par la suite s'élèvent à :

2013-2014	4 756 $
2014-2015	3 789
2015-2016	1 988
2016-2017	2 120
2017-2018	2 220
Par la suite	12,499
	27 372 $

8. Remboursements du gouvernement

Conformément au protocole d'entente entre la Commission et le ministre, certaines opérations de la Commission ont été désignées comme non commerciales. La Commission et le ministre ont conclu des ententes annuelles qui fixent le montant de la contribution que le ministre fournira à chaque exercice.

En vertu de l'article 270 de la *Loi sur les chemins de fer*, une partie de l'insuffisance des produits par rapport aux charges du service de trains de passagers entre North Bay et Toronto durant les jours de la semaine est remboursée par l'Office national des transports du Canada. Le gouvernement fédéral a révoqué la *Loi sur les chemins de fer* en 1996 et l'a remplacée par la *Loi sur les transports au Canada*. Un remboursement de 1 544 $ (2 500 $ en 2012) a été reçu pour l'exercice clos le 31 mars 2013.

8. Remboursements du gouvernement (suite)

Les détails des remboursements du gouvernement sont les suivants :

	2013	2012
Ministère du Développement du Nord et des Mines		
Chemin de fer - Services aux passagers et succursale de Moosonee	**18 958 $**	25 097 $
Financement spécial – régimes de retraite	**-**	19 884
Financement spécial – insuffisance de trésorerie et autres	**29 749**	15 454
Financement spécial – remboursement des marges de crédit	**-**	13 116
Financement spécial – Ontera	**-**	2 115
Services maritimes (Moosonee)	**41**	49
	48 748 $	75 715 $
Office national des transports du Canada		
Activités d'exploitation de l'exercice	**1 544**	2 500
	50 292 $	78 215 $

9. Actif net affecté à l'interne – réserve pour autoassurance

La Commission adopte une politique d'autoassurance pour les dommages occasionnés par les déraillements du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Annuellement, la Commission vire 100 $ de l'actif net non affecté à la réserve pour autoassurance (la « réserve ») pour financer de tels coûts. Les intérêts gagnés sur le solde des fonds en réserve et les demandes de règlement déduites du solde de la réserve sont comptabilisés à titre de revenus ou de charges dans l'état consolidé des résultats et, par la suite, virés à (de) la réserve.

Périodiquement, la Commission emprunte des sommes de la réserve pour son utilisation temporaire. La Commission paye à la réserve des intérêts au taux préférentiel bancaire moins 1,75 % sur ces emprunts temporaires.

10. Éventualités

Dans le cours normal des activités, diverses déclarations ont été déposées à l'encontre de la Commission, demandes de dommages-intérêts pour des dommages corporels, des dommages matériels, des actions sur l'environnement et des questions reliées à l'emploi. Les dommages, le cas échéant, ne peuvent être estimés à l'heure actuelle et, en tout état de cause, la Commission est d'avis que ces réclamations sont sans fondement ou qu'elles pourraient être couvertes par l'assurance, une fois la franchise de 2 000 $ appliquée. En cas de perte, le montant serait imputé à l'état consolidé des résultats une fois celui-ci établi.

11. Engagements

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués. S'il existait des réclamations actuelles aux termes de ces ententes, la Commission constituerait une provision à leur égard. En raison de la nature de ces ententes, l'exposition maximale au risque de paiements futurs pourrait être importante. Cependant, le montant de cette exposition ne peut être raisonnablement déterminé et aucune provision n'a été comptabilisée à la date de clôture de l'exercice.

12. Dépendance économique

Au cours de 2013, 40 % des revenus de la division des services ferroviaires (39 % en 2012) provenaient de trois clients importants.

Commission de transport Ontario Northland
555, rue Oak Est
North Bay, Ontario
P1B 8L3

1.705.472.4500 ou 1.800.363.7512

info@ontarionorthland.ca
www.ontarionorthland.ca